

Sachstandsbericht der Lärmaktionsplanung für die Stadt

Werl

Vorbemerkung:

In Anbetracht der Frist 31.12.2008 zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes und der Notwendigkeit des Einvernehmens mit dem Maßnahmenträger über die im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Planung, ist die Stadt Werl zurzeit lediglich in der Lage, einen Sachstandsbericht zur Lärmaktionsplanung fristgerecht vorzulegen, der dem Vorbehalt des Einvernehmens mit dem Maßnahmenträger, hier dem Landesbetrieb Straßen NRW, sowie den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung unterliegt. Diese Vorgehensweise entspricht dem Erlaß des MUNLV NRW bezüglich der Übermittlung der Lärmaktionspläne vom 29.09.2008.

Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Die Stadt Werl liegt angrenzend an den östlichen Rand des Ballungsraumes Ruhrgebiet in der Soester Börde im Westen von Deutschland. Zu ihren Nachbarkommunen existieren weite intensiv ackerbaulich genutzte Flächen. Nächstes Oberzentrum ist Dortmund, verkehrlich über Autobahn und Schienenverkehr zu erreichen.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
A 44	20,6 Mio	West-Ost durch das Stadtgebiet
A 445	7,7 Mio	Nord-Süd durch das Stadtgebiet
B 63	6,8 Mio	Nord-Süd durch das Stadtgebiet

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage

Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage

Zuständige Behörde

Stadt Werl; Hedwig-Dransfeld-Str. 23; 59457 Werl; Telefon: 02922-8000; Fax: 02922-8001999, Homepage: www.stadt-werl.de

Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z.B. Internetseite)

Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a - f des BImSchG.

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

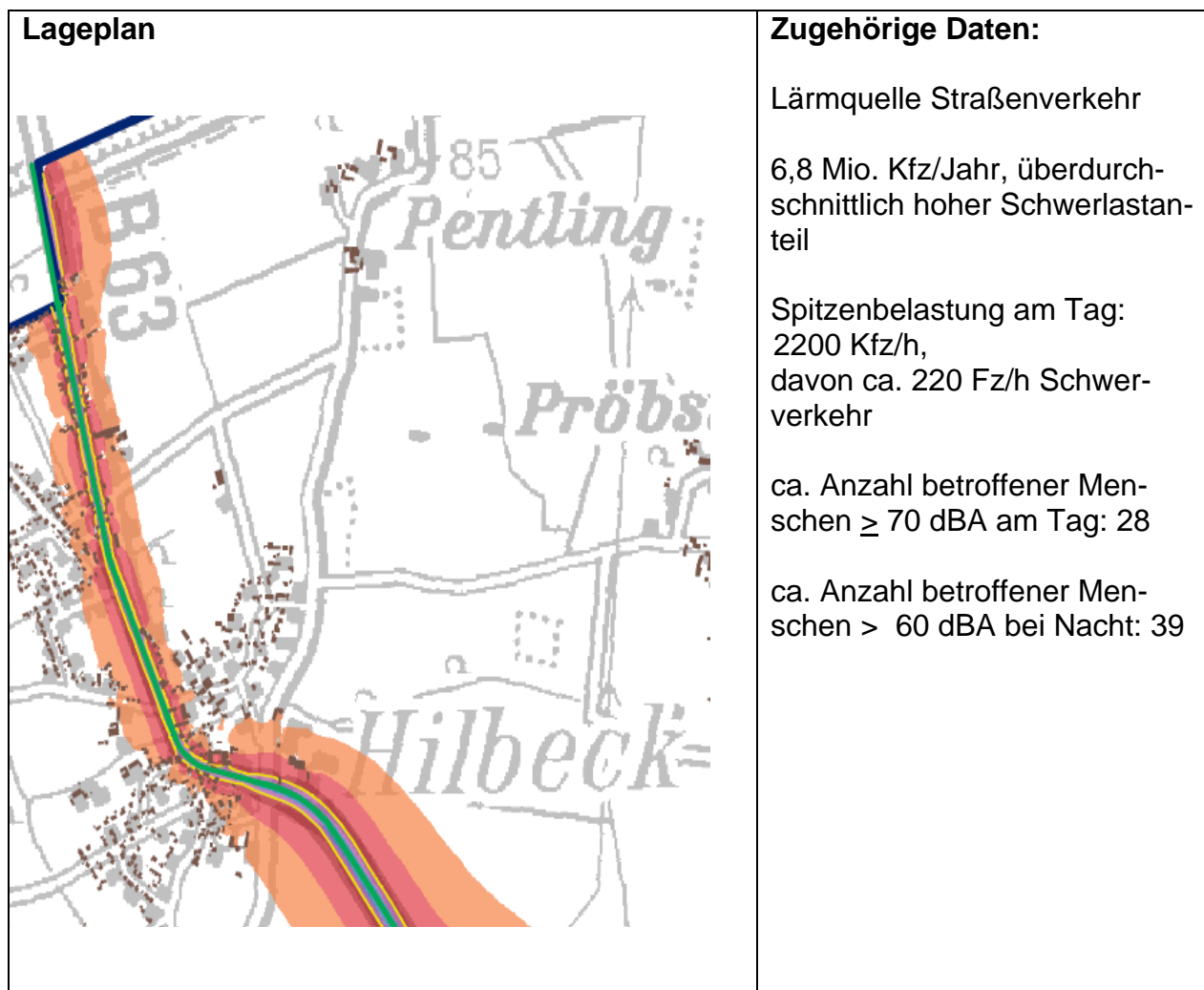
Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter: http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm.

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die Lärmkartierung 2007 weist für das Stadtgebiet Werl den Straßenverkehr als einzige Lärmquelle aus, die Lärmauswirkungen und Lärmprobleme hervorruft. Dabei stellt der Ortsteil Werl-Hilbeck entlang der Ortsdurchfahrt B 63 den einzigen Bereich mit prioritärem Handlungsbedarf dar. Hier sind Menschen einem Lärmpegel ≥ 70 dBA am Tag und ≥ 60 dBA bei Nacht ausgesetzt, so dass die Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes besteht. Zur Reduzierung der Lärmbelastung erarbeitet die Stadt Werl in diesem Plangebiet ihren derzeit einzigen Lärmaktionsplan mit der Bezeichnung „Werl – 2008 – 1“.

Planbezeichnung	Ortslage	Lärmart
Werl-2008-1	Werl-Hilbeck	Straßenverkehr

Teilaktionsplan Werl-2008-1



Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die B 63, Ortsdurchfahrt Hilbeck, stellt den einzigen Bereich im Werler Stadtgebiet dar, in dem durch Straßenverkehr verursachte Lärmprobleme mit prioritärem Handlungsbedarf auftreten. In diesem Bereich sind schätzungsweise 199 Wohnungen mit einem LDEN >55 dBA sowie 38 Wohnungen mit einem LDEN > 65 dBA lärmbelastet. Schulen und Krankenhäuser befinden sich nicht innerhalb des lärmbelasteten Plangebietes.

Problematisch ist die Tatsache, dass die B 63 als Straßenverbindung für den großräumigen Verkehr (Verbindung A 44 bzw. A 445 und A 2) vorrangig den Durchgangsverkehr abwickelt mit einer täglichen Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz und einem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehranteil (3.200 Fz/Tag). In Spitzenstunden (nachmittags) beträgt die Belastung ca. 2.200 Kfz/h, davon ca. 220 Fz/h Schwerverkehr.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

Vorbehaltlich des Einvernehmens mit dem Maßnahmenträger Straßen NRW sowie des Ergebnisses der nach dem Einvernehmen durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung plant die Stadt Werl folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms:

Für das Jahr 2009 ist in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck ein Rückbau auf einer Länge von ca. 800 m geplant (Gesamtlänge OD Hilbeck ca. 1.500 m). Mit der Rückbaumaßnahme wird eine Verringerung des Straßenverkehrslärms durch Reduzierung der Durchgangsgeschwindigkeit erzielt. Die Geschwindigkeitsreduzierung wird insbesondere erreicht durch Verringerung des Straßenquerschnitts von 8,50 m auf 6,50 m und den Bau von Fahrbahnteilern. Durch Verstetigung des Verkehrsflusses in Form von Einrichtung gesonderter Abbiegespuren wird ebenfalls eine Lärminderung erreicht.

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: _____

Erläuterungen:

Vorbehaltlich des Einvernehmens mit dem Maßnahmenträger Straßen NRW sowie des Ergebnisses der nach dem Einvernehmen durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung plant die Stadt Werl folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms:

Als mittelfristige Maßnahme der Verkehrsplanung/Raumordnung wird der Weiterbau der A 445 zwischen der Anschlussstelle Werl-Sönnern und der A 2, Anschlussstelle Hamm-Rhynern, von der Stadt Werl forciert. Durch Verlagerung des Verkehrs auf einen neu zu errichtenden Autobahnabschnitt wird eine effektive Verminderung der Lärmbelastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt Hilbeck erreicht. Da der neue Autobahnabschnitt mit entsprechenden aktiven Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Schallschutzwände versehen wird, kann eine zusätzliche Belastung bislang ruhiger Gebiete in Grenzen gehalten werden.

Der Weiterbau der A 445 steht verfahrensmäßig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Als beabsichtigte Lärm mindernde Maßnahme im Lärmaktionsplan der Stadt Werl ist mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen NRW, als Träger der Lärmreduzierungsmaßnahme hierüber Einvernehmen zu erzielen.

Die Stadt Werl ist sehr an einer raschen Umsetzung des Weiterbaus der A 445 interessiert. Sie geht davon aus, dass die Maßnahme mittelfristig realisiert wird.

Langfristige Strategie der Lärmreduzierung

Aus dem Verständnis der Lärmaktionsplanung als querschnittorientierte Planung ist die Stadt Werl grundsätzlich bemüht, Lärmvermeidungs- und Lärmreduzierungsaspekte in einer Verzahnung mit der Bauleitplanung und der Erarbeitung spezieller Konzepte in die Stadtentwicklungs- und Raumplanung einzubeziehen und somit eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im privaten und öffentlichen Raum herbeizuführen bzw. ruhige Bereiche zu erhalten.

Bemerkungen

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Anordnung eines LKW -(Nacht-)fahrverbotes als kurzfristige, Lärm mindernde Maßnahme für die betroffenen Anlieger der B 63, Ortsdurchfahrt Hilbeck, untersucht. Eine alternative Umleitung des Verkehrs bietet sich an über die A 2, A 1 und A 44 (Kamener Kreuz/Kreuz Dortmund-Unna) (Umweg ca. 30 km).

Der Einbau von offenporigem Asphalt („Flüsterasphalt“, „Dränasphalt“) wurde im Rahmen der Lärm-Aktionsplanung als mögliche Maßnahme geprüft. Da die Lärm mindernde Wirkung bei Befahren offenporigen Asphalts erst ab Geschwindigkeiten > 60 km/h eintritt – bei geringeren Geschwindigkeiten ist das Motorgeräusch lauter als das Rollgeräusch - und die Lärmbelastung im Ortsteil Hilbeck in einem Bereich mit maximal zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h vorliegt, ist kein Erfolg auf Minderung des Lärms durch Einbau einer offenporigen Asphaltdecke in der Ortsdurchfahrt Hilbeck zu erwarten. Insofern wird von dieser Maßnahme Abstand genommen.

Auch baulicher Schallschutz wie die Errichtung von Schallschutzwällen und –wänden scheidet als Lärm mindernde Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Hilbeck aus Gründen der Wahrung des

dörflichen Ortsbildes und vor dem Hintergrund einer mittelfristig sehr wirksamen Alternative mit dem Weiterbau der A 445 aus. Aus dem letzt genannten Grund stellt auch der Einbau von Schallschutzfenstern, Belüftungssystemen und Schalldämmfassaden als weitere bauliche Schallschutzmaßnahme zwar eine wirksame bauliche Schallschutzmaßnahme für den Aufenthalt im Gebäude dar, wird jedoch nicht als Maßnahme in den Lärmaktionsplan der Stadt Werl aufgenommen.

Finanzielle Informationen

Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2012 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

Erwartete Auswirkungen

Die geplante kurzfristige Maßnahme des Rückbaus der B 63, Ortsdurchfahrt Hilbeck, wird eine mäßige Teilentlastung für ca. die Hälfte der betroffenen Menschen bewirken.

Mit der geplanten mittelfristigen Maßnahme Weiterbau der A 445 geht die Stadt Werl davon aus, die Belastung durch Verkehrslärm im Ortsteil Hilbeck soweit reduziert zu haben, dass keine problematische Situation mehr festzustellen ist.

-- Ende Aktionsplan Werl-2008-1 --

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	18.14	4.86	1.25

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	199	38	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	395	81	63	28	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	134	81	35	4	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	-	-	-

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	-	-	-
N Schulgebäude	-	-	-
N Krankenhausgebäude	-	-	-

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	-	-	-	-	-

$L_{\text{night}}/\text{dB(A)}$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	-	-	-	-	-